

Número 41 - Septiembre de 2011

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

El PP presenta su modelo aeronáutico

Entrevista a Andrés Ayala, presidente de la Comisión de Transportes del PP

“La navegación aérea en manos públicas y la gestión aeroportuaria abierta a la empresa privada”

PÁG. 8

EADS obtuvo 109 millones de euros de beneficios en el primer semestre

PÁG. 14

Editorial

Campaña electoral y nuevo sistema aeroportuario

ESTAMOS inmersos en el proceso de implantación de un nuevo sistema aeroportuario precisamente en plena campaña electoral para los comicios del 20-N. Es cierto, que según la Ley, ésta no comenzará oficialmente hasta el 4 de noviembre, pero la verdad es que desde el pasado 29 de julio, en que el presidente del Gobierno anunció la próxima disolución de las Cortes y puso fecha concreta para los comicios generales, en la práctica ya todo es campaña y nada se hace sino en función electoral.

Claro que hasta el día 27 de septiembre no está prevista la publicación en el BOE de la convocatoria oficial de elecciones generales para cumplir con la letra de la Ley y la fecha anunciada para su celebración. Pero ¿no está en el "espíritu" del texto legal que ya el propio anuncio oficial del presidente del Gobierno fijando la fecha de los comicios constituye en sí misma una convocatoria en toda regla poniendo en marcha la campaña electoral y excitando el celo y la ubicuidad de los candidatos?

Y si la Ley prohíbe "desde la convocatoria de las elecciones y hasta la celebración de las mismas cualquier acto organizado o financiado, directa o indirectamente, por los poderes públicos que contenga alusiones a las realizaciones o a los logros obtenidos, o que utilice imágenes o expresiones coincidentes o similares a las utilizadas en sus propias campañas por alguna de las entidades políticas concurrentes a las elecciones", ¿qué decir de algo tan importante para la nación, tan noticiable y mediático como la implantación de un nuevo sistema aeroportuario y de navegación aérea con los intereses y oportunidades económicas que el mismo suscita?

¿Debe firmar un Ejecutivo en funciones los contratos de concesión de la gestión de los dos mayores aeropuertos de España por un periodo de 20 años y un importe inicial total de 5.300 millones de euros?

El Gobierno ha iniciado en los pasados meses un proceso urgente denominado de "modernización del sistema aeroportuario español", cuyo calendario de ejecución -hecho público justamente dos semanas antes del anuncio de la convocatoria electoral- coincide en sus fases decisivas de licitación, presentación de ofertas, evaluación y selección de la propuesta más ventajosa y la formalización de contratos no sólo con la campaña electoral, sino con un Gobierno en funciones, plenamente en retirada.

Un procedimiento tan complejo y de tanta trascendencia para el país, como éste de la introducción de un nuevo modelo aeroportuario y de navegación aérea, ¿debe llevarse a cabo tan apresuradamente y en medio de un proceso electoral cuyo desenlace puede suponer un cambio de signo político en la dirección de la nación? ¿No debería paralizarse por respeto al veredicto de las urnas y a la voluntad de los ciudadanos? ¿Puede hipotecar el Gobierno saliente a su sucesor? ¿Tiene derecho aquél a condicionar al nuevo Gabinete que emerja tras las elecciones todo su período de dirección en materias tan importantes, más aún, cuando previsiblemente éste no comparta los términos de las contrataciones y prefiera otro modelo de gestión aeroportuaria? ¿Debe firmar un Ejecutivo en funciones los contratos de concesión de la gestión de los dos mayores aeropuertos de España por un periodo de 20 años y un importe inicial total de 5.300 millones de euros? ¿Y la privatización del 49% de Aena Aeropuertos y de las torres de control? ¿Por qué tanta prisa?

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Gran Premio de la Academia del Aire y el Espacio de Francia

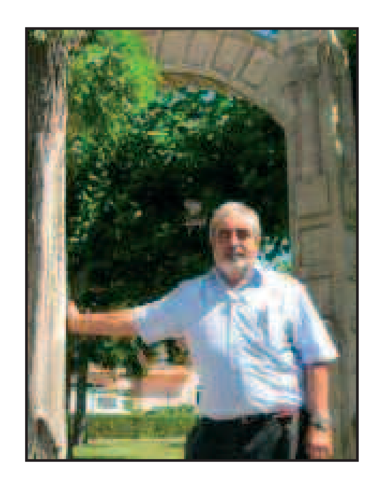
El ingeniero aeronáutico español Rafael Acedo Acedo, de 59 años, director de Estrategia y Desarrollo de Negocios de Airbus Military, ha sido distinguido con el Grand Prix de l'Académie de l'Air et de l'Espace de Francia, galardón que le será entregado en un acto solemne el próximo 25 de noviembre en Toulouse.

La Academia francesa reconoce así la contribución de Rafael Acedo al lanzamiento y desarrollo del A330 MRTT al considerar el programa de reabastecimiento en vuelo como uno de los desarrollos aeronáuticos europeos más importantes y exitosos de los últimos años.

Es la primera vez que la Academia francesa concede tal galardón a un español. El propio presidente de la ANAE, Gérard Brachet, comunicó recientemente a Acedo la concesión del premio.

La antigua Académie Nationale de l'Aire et de l'Espace (ANAE), creada en 1983 y denominada desde el pasado 2007 como Academia del Aire y del Espacio, es una prestigiosa asociación de utilidad pública que tiene por objetivo promover el desarrollo de actividades científicas, técnicas, económicas y culturales en el campo de la aeronáutica y el espacio. Cada año distingue con su gran premio a una persona o eventualmente a un equipo que se haya significado particularmente por una actuación en esos ámbitos.

Como responsable de



Rafael Acedo.

nuevos programas (Aviones de Patrulla Marítima y Reabastecimiento en Vuelo) en el periodo 2000-2002 a Acedo le correspondió lanzar y liderar la comercialización y el desarrollo de dichos aviones y reclutar dentro y fuera de la empresa el equipo humano encargado tanto de las campañas como de las correspondientes actividades técnicas e industriales. En el marco de ese proceso se encuentra el "boom" de reabastecimiento.

Relevo en Air Berlin debido a las pérdidas

El consejero delegado de la compañía aérea Air Berlin, Joachim Hunold, ha dimitido debido a que la aerolínea ha sufrido unas pérdidas de 164,5 millones de euros en el primer semestre, según informó la aerolínea. La compañía indicó en un comunicado de que entre enero y junio incrementó los números rojos en 4,9 millones de euros respecto al primer semestre del pasado ejercicio por el pago de impuestos sobre el servicio aéreo.

Hunold será sustituido de forma interina por el antiguo consejero delegado de la compañía de ferrocarriles alemana Deutsche Bahn, Hartmut Mehdorn, quien ya es miembro del comité ejecutivo de la aerolínea. Hunold, que ha trabajado en el sector de transporte aéreo desde 1978, llegó como gestor a Air Berlin en 1991 y ha sido consejero delegado desde 2006.

A pesar de su dimisión como consejero delegado, Hunold seguirá vinculado a la compañía como director no ejecutivo.

Pocos días antes, la junta directiva de Airberlin nombró al presidente y CEO de la compañía aérea holandesa Martinair, Paul Gregorowitsch, nuevo miembro del Executive Board.

Gregorowitsch asume el puesto de director comercial a partir de este mes, como responsable de red y ventas.

Después de una formación empresarial en el Instituto de Turismo en Breda, el holandés empezó su carrera profesional en KLM en 1980. Después de un programa de entrenamiento de dos años, Gregorowitsch desempeñó múltiples funciones y tareas directivas, principalmente en marketing y ventas, que le llevaron a numerosos emplazamientos en el extranjero, tales como



Joachim Hunold.

Fráncfort, Bruselas, Estocolmo y Londres. En 1995, Gregorowitsch se convirtió en vicepresidente senior de KLM, responsable al principio del negocio europeo (sin los Países Bajos) y cinco años más tarde de la Global Sales Passenger Division. Este cometido fue constantemente ampliado, hasta que finalmente fue nombrado Executive Vice President Commercial.

Un A340-300 de Iberia con denominación de tenor universal

La compañía aérea española Iberia bautizó oficialmente el A340-300 con matrícula EC-LKS de su flota con el nombre "Plácido Domingo", homenajeando así al gran tenor español, que este año cumplió su 70 aniversario y 50 años sobre los escenarios de todo el mundo, lo que le convierte en uno de los españoles más admirados mundialmente.

Este avión se utiliza sobre todo para las rutas de largo radio de Iberia (Estados Unidos, Latinoamérica y Sudáfrica). Precisamente, ayer aterrizó en la T4 de Madrid-Barajas procedente de Boston y, tras su bautizo, continuó a Santiago de Chile.

Al acto asistieron Antonio Vázquez, presidente de Iberia; el propio Plácido Domingo -que ha hecho una parada ex profeso en su viaje de Valencia a París para presidir el bautizo del avión que lleva su nombre-; así como Rafael Sánchez-Lozano, consejero delegado de Iberia; Gregorio Marañón y Bertrán de Lis -presidente del Teatro Real-, y Miguel

C O N   N O M B R E   P R O P I O



Antonio Vázquez, presidente de Iberia, y el tenor Plácido Domingo.

Muñiz de las Cuevas, director general del Teatro Real, entre otros.

Cambio en la dirección de Navegación Aérea

El presidente de Aena, Juan Ignacio Lema, propuso el mes pasado al Consejo de Administración del ente público el nombramiento de Reinaldo Rodríguez Illera como nuevo director general de Navegación Aérea, en sustitución de Carmen Librero, que abandona el puesto por motivos personales, según informó la entidad estatal.

Reinaldo Rodríguez (Oviedo, 1952) es Ingeniero Superior de Telecomunicaciones, controlador aéreo y miembro del Cuerpo de Ingenieros Superiores de Radiodifusión y Televisión del Estado. En 1995, fue nombrado director general de Telecomunicaciones y en 2005 fue designado presidente de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, cargo que ha ocupado hasta el pasado mes de abril.



Reinaldo Rodríguez Illera.

Carmen Librero es Ingeniera Superior Aeronáutica y miembro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Estado. Ha ocupado el cargo de directora general de Navegación Aérea desde junio de 2008. A partir de ahora, Carmen Librero seguirá trabajando en el sector del transporte, en el ámbito internacional.

En estos tres años ha sido la artífice de la reforma estructural del sistema de navegación aérea español, impulsada por el Ministerio de Fomento, para garantizar la prestación del servicio de tránsito aéreo de manera segura, continuada y a un coste competitivo que permitiera asegurar la viabilidad económica de la navegación aérea en España. Librero ha llevado a cabo una profunda transformación del servicio de tránsito aéreo que ha pasado de ser el más ineficiente de Europa a situarse en niveles de costes inferiores a los de los cinco grandes proveedores europeos. Además, ha impulsado la participación de Aena en los principales proyectos europeos relacionados con el Cielo Único.

Nuevo en el Consejo de Aena Aeropuertos

Jaime Terceiro se incorporó últimamente al Consejo de Administración de Aena Aeropuertos como consejero independiente, con lo que el número de miembros de dicho Consejo se eleva ya a 10. El nuevo consejero de la empresa pública, ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica madrileña y Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Autónoma de Madrid, es catedrático de Fundamentos del Análisis Económico de la Universidad Complutense, de la que ha sido vicerrector y académico de número de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas. Ha sido director general del Banco Hipotecario de España y presidente ejecutivo de Caja Madrid durante nueve años.



Jaime Terceiro.

El ministro de Fomento, José Blanco, se reunió con los miembros del Consejo de Administración para transmitirles "su reconocimiento por su decisión de participar en el proceso de modernización del sistema aeroportuario español a través del consejo de administración del gestor aeroportuario".

El ministro recordó a los consejeros que "la implantación y desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuario es un proyecto prioritario para el país, ya que redundará en una mayor eficiencia y competitividad que beneficiará, sobre todo, al sector turístico y de este modo al crecimiento económico y la creación de empleo".

Nuevo vicepresidente de la red europea Pegasus

Durante dos años el profesor de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid, José Luis Sagredo, será el vicepresidente de la red Pegasus, que aglutina a las

Pasa a página siguiente

CON NOMBRE PROPIO

Viene de página anterior

universidades europeas que imparten estudios aeroespaciales.

Actualmente la red Pegasus está formada por 24 universidades de 9 países europeos (Francia, Alemania, Portugal, República Checa, Italia, Gran Bretaña, Países Bajos, Suecia y España), unidas por el ámbito aeroespacial en el que se enmarcan los estudios que se imparten en cada una de ellas.

La ETSIA forma parte de Pegasus desde su fundación hace diez años y participa activamente en sus actividades entre las que destacan la colaboración institucional con universidades de terceros países, la representación ante empresas aeroespaciales europeas y la denominada Pegasus AIAA Student Conference, la cita anual de los estudiantes para premiar al mejor Proyecto Fin de Carrera europeo del ámbito aeronáutico y espacial. Todos los alumnos que finalizan sus estudios de ingeniería aeronáutica en el centro de la UPM reciben la distinción Pegasus, un certificado europeo de su formación de ingenieros aeroespaciales.

El objetivo primordial de las universidades fundadoras es el de permitir a los alumnos maximizar las ventajas profesionales asociadas a la multiculturalidad y el conocimiento de otros idiomas, elementos que, a su vez, definen la industria aeroespacial. Se convierten así en el portal europeo de servicios de educación superior en el sector.

Franco Bernelli, del Politécnico de Milán, recientemente nombrado nuevo presidente de Pegasus ha designado como vicepresidente al profesor José Luis Sagredo, subdirector de Relaciones Exteriores de la ETSI Aeronáuticos de la UPM. Entre sus funciones se encuentran las de sustituir al presidente cuando así se precise y representar a la red europea.

En los próximos dos años, tiempo de duración del cargo, José Luis Sagredo se plantea como meta "conseguir mayor coordinación de los estudios de ingeniería aeroespacial y tener más voz en los importantes e influyentes foros políticos de la Unión Europea y de las grandes empresas del sector".

Este nombramiento supone para el profesor de la ETSIA "una confirmación de la importancia de los estudios aeroespaciales en España así como la aceptación de nuestra Escuela como una escuela puntera en la formación aeroespacial, por parte de nuestros colegas europeos", explica.

El ahora vicepresidente de Pegasus recuerda con orgullo que en las tres últimas ediciones de la Pegasus AIAA Student Conference resultaron premiados estudiantes de la ETSIA. "Es un gran éxito para nosotros; cada año estamos mejor clasificados". Ernesto Criado con su PFC: Design of a Ring Cusp Ion Thruster as a Laboratory Plasma Source, obtuvo el tercer premio en 2009; Juan Ángel Tendero, se clasificó en 2010 en segunda posición por su PFC: Optimisation of Flight Profileto Minimise Fouling in Helicopter Gas Turbine Engines, y este 2011 el PFC de Mario Merino, Magnetic Nozzles for Plasma Space Propulsión, fue seleccionado como ganador del certamen.



José Luis Sagredo.



Ronald Edward George Davies.

Se apagó una luz que iluminó la historia de la aviación

El inglés Ronald Edward George Davies, autor de numerosos libros de historia de la aviación, falleció a los 90 años de edad el pasado 30 de julio 2011. Viajó por vez primera en avión en 1948. Posteriormente, trabajó para el Ministerio de Aviación Civil, British Airways Europea , la Bristol Aeroplane Company y De Havilland antes de pasar a la Estados Unidos en 1968 para dirigir las investigaciones de mercado para la Douglas Aircraft.

A lo largo de su vida dedicó su trabajo a los diferentes aspectos del transporte aéreo, especializándose en su historia.

Davies fue el responsable, junto con Mike Machat, de la colección "Una compañía aérea y sus aviones", una serie de historias de compañías aéreas, incluyendo los tipos de vuelo. Su escritura lo llevó a fundar Prensa Paladwr, que publicó 38 libros de historias clásicas y las biografías de las aerolíneas.

Perteneció a la británica Royal Society y a otras asociaciones internacionales, como el Instituto Smithsoniano Nacional del Aire y del Espacio. Su última obra, "Historia de las Aerolíneas de la Era del Jet", fue publicada el pasado mes de julio, poco antes de su muerte. Después de su larga carrera Ron Davies regresó a Inglaterra para vivir en su casa de Hertfordshire con su esposa, Marjorie, cerca de sus dos hijas y sus nietos.



Conflictos humanos. Catástrofes naturales. Fronteras inestables. Cualquiera que sea la causa, durante los próximos cinco años 375 millones de personas necesitarán ayuda urgente.* Para ellos, Airbus Military significa una respuesta más rápida y eficaz por parte de los dirigentes militares y políticos. **POR QUÉ LA VERSATILIDAD DE AIRBUS MILITARY ES UNA ESPERANZA PARA 375 MILLONES DE PERSONAS EN TODO EL MUNDO.** Con el Airbus A400M, un avión de transporte avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada. O el A330 MRTT, sumamente efectivo como avión de repostaje en vuelo, el transporte de personal o equipos de auxilio y para evacuaciones médicas. O el C295 y el CN235, aviones versátiles óptimos para misiones de transporte medio y de vigilancia. Para descubrir lo que Airbus Military representa en un mundo incierto visite airbusmilitary.com

AIRBUS MILITARY

*Número de personas en todo el mundo afectadas por crisis suscitadas por fenómenos climáticos hasta el año 2015, según previsiones de Oxfam.org.uk

El modelo aeronáutico del PP

“Mantendremos la navegación aérea en manos públicas y confiaremos la gestión aeroportuaria a la iniciativa privada”

Estamos en campaña electoral. Antes de acabar el año el Gobierno de España puede cambiar de color político. El Partido Popular tiene ya listo su programa de transporte aéreo con vistas a su eventual llegada al poder. Se trata de un modelo “absolutamente contrario al del actual ejecutivo de Rodríguez Zapatero. Nuestra política dejará en manos públicas la navegación aérea y confiaremos la gestión aeroportuaria a la iniciativa privada. Le daremos la vuelta como si fuera un calcetín a este modelo incipiente del PSOE”. Así presenta en exclusiva a “Actualidad Aeroespacial” el diputado popular por Murcia y presidente de la Comisión de Transportes del PP, Andrés Ayala Sánchez, el modelo aeronáutico del previsible nuevo Gobierno.



Andrés Ayala Sánchez, presidente de la Comisión de Transportes del PP.

Actualidad Aeroespacial.- Ante el eventual acceso del PP al Gobierno de la nación después del 20-N, ¿cuál es el modelo de transporte aéreo que propone su partido?

Andrés Ayala Sánchez.- El modelo que el PP viene defendiendo, y además de forma permanente y única en los últimos años, es un modelo racional, conveniente y que aglutina todos los intereses en presencia, tanto de los ciudadanos como de las CC AA y del propio Estado; es un modelo en el que se separa lo que es la Navegación Aérea de lo que son los Aeropuertos Españoles.

AA.- ¿No es eso lo que está intentando hacer el Gobierno socialista?

AAS.- Nosotros estamos en contra del modelo del señor Rodríguez Zapatero; nos parece que el suyo es un conjunto de bandazos impresionante y que responde a la política sin norte y sin proyecto que está teniendo el ministro de Fomento y con el que nosotros no sólo no estamos de acuerdo, sino que creemos que supone un clarísimo perjuicio para lo que es el sistema aeroportuario español. Nuestra política será separar la navegación aérea, que se mantendrá en manos públicas para establecer una garantía y dar una seguridad a un modelo cada vez más global y un modelo que necesita una posición con Europa muy sólida. Y, por tanto, se mantendrá en manos públicas.

AA.- ¿Significa eso que en caso de llegar al Gobierno tras las próximas elecciones el PP derogará las medidas adoptadas? ¿Desmontarán los concursos en marcha para privatizar las torres de control?

AAS.- Si llegamos a tiempo, sí. Con toda claridad. Si llegamos a tiempo, trataremos de reconvertir el expediente de externalización de las 13 torres de Aena.

AA.- ¿Prescindirá el PP también de los sistemas de automatización introducidos o que se pretenden introducir en el control aéreo?

AAS.- Eso lo vamos a corregir. Eso está claro. Va a dominar el factor humano, la responsabilidad y la eficacia.

AA.- ¿Se volverá al anterior modelo de control?

AAS.- Al modelo antiguo no se puede volver. El modelo antiguo tenía sus propias debilidades y hay que renovar el modelo del control. Lo que sí vamos a partir es de la base de que es el Estado el que tiene que tener la plantilla de los controladores con distintas categorías, con distintos derechos y obligaciones y, por tanto, con un distinto estatuto frente a la Administración. Evidentemente, creemos que no es lo mismo el control de torre que el control de seguimiento de navegación, pero creemos que todo eso se puede hacer, se tiene que hacer desde el control público. Si el Partido Socialista hubiera seguido cubriendo las plazas de controladores que el PP dejó en marcha en 2004, seguro que no se habrían producido los incidentes de diciembre de 2010. Porque yo creo que los especialistas en la materia que leen esta revista saben la manipulación de las cifras que hicieron tanto Magdalena Álvarez como José Blanco. Menos mal que tuvimos oportunidad de desmontárselo en una Comisión de Fomento en la cual acreditamos cuáles habían sido las fechas y los números de controladores que se habían ido sacando en las sucesivas convocatorias. El Partido Socialista cercenó el crecimiento de la plantilla de controladores y ése es uno de los motivos más importantes para lo que ha supuesto el caos en Navegación Aérea. Con esto no estoy defendiendo a los controladores que siempre he dicho que su postura era inaceptable. Los controladores se equivocaron de punta a rabo en un momento de la negociación y se salieron fuera de lo que es el marco de referencia de cualquier trabajador. Eso lo dije y lo volveré a decir. Ahora bien, si el Partido Socialista hubiera tenido otros mimbres, hubiera podido ofrecer a los ciudadanos otra solución distinta a los colapsos que se produjeron el 3 de diciembre, y también en el verano y en los meses de enero y febrero, que fueron lo que dieron lugar al primer real Decreto-ley.



"Si llegamos a tiempo, derogaremos las medidas adoptadas, llegando incluso a interrumpir el proceso de licitaciones en marcha"

"El modelo aeroportuario de Rodríguez Zapatero es un conjunto de bandazos impresionante que responde a una política sin norte y sin proyecto"

AA.- ¿Se abrirá la formación de controladores de suerte que este colectivo no sea un coto cerrado, endogámico, sino una especialidad académica y universitaria abierta a cualquier aspirante mediante la correspondiente oposición?

AAS.- Sí. Naturalmente. Provisión libre de las plazas de controlador en función de unas oposiciones y que el origen del controlador pueda ser de cualquier sitio.

AA.- Y en cuanto a los aeropuertos, ¿cómo será su gestión en el modelo del PP?

AAS.- Nosotros no somos dudosos a la hora de confiar en la iniciativa privada para la gestión aeroportuaria. Por tanto, iremos a un modelo en el que se enajene lo que es Aeropuertos Españoles, la parte de tierra de aeropuertos. Pero lo haremos con una fórmula que no sea incompatible y contradictoria, como es la actual, y que, además, suponga un menor valor de los activos que tiene Aena. Nosotros creemos en esa gestión privada pero creemos de una manera en la cual el concesionario sepa a lo que se atiene. En el modelo actual se pretende que haya un inversor con un riesgo-país importantísimo el cual no puede intervenir en la gestión y por lo tanto va a exigir un rendimiento por sus inversiones mayores que los que se podrían ofrecer en unas condiciones normales de que el privado intervenga en la gestión aeroportuaria. Es la razón por la que decimos que es incompatible el modelo del Partido Socialista.

AA.- Decía antes que si llegaban a tiempo tratarían de reconvertir expedientes de externalización. Y si no llegan a tiempo, ¿qué medidas adoptarán?

AAS.- Evidentemente, lo mal hecho hay que rectificarlo. Habrá que ver la

Pasa a página siguiente

Viene de página anterior

situación en que se encuentre. Porque hay una cosa que está clara. El PP cree en el Estado de Derecho. Y por lo tanto, el PP no va a hacer ninguna barbaridad jurídica. Yo no puedo adelantar en el caso de que ya se haya avanzado más en el proceso qué es lo que haremos; haremos aquello que la ley nos permita. Pero tratando de deshacer el entuerto en que nos está metiendo de manera irresponsable el Gobierno socialista.

AA.- ¿Qué papel van a jugar las CC AA en la gestión de los aeropuertos y, especialmente, en los dos principales, dentro del modelo del PP?

AAS.- Yo creo que las CC AA tienen que tener una participación en lo que es la coordinación y la planificación de futuro; pero no debemos olvidar que los aeropuertos son competencia del Estado, porque son aeropuertos de interés general. Y, por lo tanto, la obligación del Estado es demostrar a las CC AA que tiene capacidad de gestión y que ofrece a las CC AA un servicio en unas condiciones óptimas. Porque estamos hablando de gestión, no de política aeroportuaria, que son distintas. En la política aeroportuaria las CC AA tienen, per se, que decidir y que ayudar y coordinarse con el Estado para decir cuál es el desarrollo de futuro, porque ahí hay muchas competencias concurrentes de Ayuntamientos, CC AA y el Estado. Pero la gestión aeroportuaria no debería politizarse, porque es una cuestión técnica. Y ahí Aena, desgraciadamente, ha perdido su legitimidad para exigir su posición de gestor porque ha perdido mucha capacidad y mucho nivel de gestión respecto al que había tenido en otras épocas.

"Trataremos de deshacer el entuerto en que nos está metiendo de manera irresponsable el Gobierno socialista"

AA.- ¿Supone eso que las CC AA, en el modelo del PP quedarán fuera de la gestión de los aeropuertos incluidos el de Madrid y Barcelona, que serán gestionados por empresas privadas?

AAS.- Lo que hay que decir bien claro es que el PP cree en lo que es la unidad de mercado y tiene que haber una colaboración con las CCAA a la hora de establecer los planes estratégicos, cuáles sean los planes de desarrollo y el futuro a medio y largo plazo de los aeropuertos. Pero es evidente que el Estado tiene una responsabilidad frente a todos los ciudadanos y frente a Europa de gestionar bien el sistema aeroportuario.

AA.-¿De qué "mimbres" dispone el PP para poner en marcha su modelo aeronáutico tras llegar al Gobierno? ¿Qué estudios y valoraciones tienen? ¿Cuál es el guión?

AAS.- Nosotros valoraciones no tenemos, porque no tenemos opción de cono-

"Aena le ha venido grande al Gobierno socialista"

AA.- ¿Cómo es su "foto fija" sobre la situación del transporte aéreo en España ?

AAS.- En el modelo actual el Gobierno no ha sabido poner en valor lo que es Aena. Aena le ha venido grande al Gobierno socialista. Que no nos quepa ninguna duda que estas prisas, esta falta de rigor, esta ausencia de valoración de los activos de Aena es solo por hacer caja antes de marcharse, antes de que se celebren las elecciones o antes de que haya un nuevo Gobierno en la Moncloa.

AA.- ¿A qué atribuye esa precipitación?

AAS.- Pues esa precipitación puede tener varias causas. En primer lugar, una falta de capacidad de gobierno. Esa es la primera. Porque el señor Blanco no supo solventar el tema de los controladores aéreos. Recibió todo el apoyo por parte del PP y de otros grupos parlamentarios y, teniendo una herramienta extraordinaria en la mano, no supo actuar con ella. Nosotros le dimos esa carta en blanco en febrero de 2010, ya hizo una modificación de la Ley de Navegación Aérea que se quedaba bastante coja, pero luego ha ido tomando una serie de decisiones en las cuales lo que ha hecho ha sido agravar más la situación. No se ha solventado el tema de los controladores. La prueba es que estamos en una situación de precrisis en el tema del control hoy, en pleno verano de 2011.

AA.- ¿Cómo se ha afrontado el problema del control del tráfico aéreo?

AAS.- Bueno, pues, con esa obsesión por controlar a los controladores, lo que se ha hecho ha sido desmembrar el control. Y los concursos para adjudicar las 13 torres al Partido Popular le parecen un disparate y le hemos pedido al ministro que puesto que estamos en un Gobierno prácticamente en funciones, que sea sensato, que piense en España y no piense sólo en sus intereses partidistas o de otro tipo y que no siga adelante con un proceso que puede tener consecuencias muy graves para España. Él no lo quiere hacer, sigue con la externalización de las 13 torres y sigue también con un proceso incompatible en sí mismo, que es la venta del 49% del capital de Aena y simultáneamente la concesión o la creación -porque en esto también se está utilizando un maquillaje financiero y



Aeropuerto de Barcelona.

cer los activos de Aena con la misma profundidad que los actuales gestores. Eso es evidente. Nosotros lo que sí tenemos son estudios muy avanzados, yo diría que casi terminados, de lo que es el desarrollo de nuestro modelo aeroportuario de futuro. Ya lo he dicho antes: va a depender de la situación que nos encontremos cuáles sean las medidas que hayamos de adoptar a continuación, pero evidentemente, nosotros lo que le daremos será la vuelta como si fuera un calcetín a este modelo incipiente, porque ni siquiera sabemos cuál es, del Partido Socialista.

AA.- ¿Con qué equipos cuenta el PP para hacer esto?

AAS.- Es obvio que el PP cuenta con muchísima gente. Nosotros en estos momentos estamos recibiendo aportaciones de gran cantidad de profesionales, de gran cantidad de gente. Hombre, en estos momentos yo no debo por una mínima discreción, no puedo abundar en esto, pero la verdad es que estamos muy gratamente sorprendidos de las ganas que la gente tiene de colaborar con el PP y las ganas que la gente tiene de ayudar a un proyecto que nos saque de este modelo.

"Le daremos la vuelta como si fuera un calcetín a este modelo incipiente del PSOE"

administrativo- que es la creación de sociedades gestoras que luego se van a enajenar al 90,05%.

AA.-¿Cómo ve la privatización de Aena que se está haciendo?

AAS.- Eso es un disparate. Y además, perjudica el valor de Aena y perjudica el valor de los aeropuertos cuyas sociedades se van a crear. Se ha procedido a un modelo aeroportuario a pedacitos, a trocitos; no se ha tenido claro el concepto de dividir Navegación Aérea, por un lado, y Aeropuertos Españoles, por otro. Que la lógica, y mucho más desde la óptica socialista, te indicaba que debías de mantener dentro del sector público lo que era Navegación Aérea y dentro del sector privado, lógicamente con el tratamiento debido, lo que son Aeropuertos Españoles. Nosotros creemos que el Ministerio debería paralizar ese procedimiento y si no lo quiere paralizar que por lo menos lo haga en los plazos normales y que lo haga poniendo cada cosa en su sitio. No como ha hecho el ministro, que es poner el carro delante de los bueyes. Ha licitado las concesiones cuando todavía no tenía adjudicadas las asesorías técnicas, jurídica, de valoración, bancaria y financiera para la salida a Bolsa del 49%... Todo se está haciendo de manera alocada. Y eso es irresponsable. Y los actos de gobierno sí tienen responsabilidad. Por tanto, nosotros creemos que se está actuando de tal manera que se le podrían pedir responsabilidades personales.

AA.- ¿Cree entonces que Aena en el modelo del Gobierno socialista queda convertido en un conjunto vacío, que ha perdido todo su contenido como 'el mayor gestor aeroportuario del mundo'?

AAS.- Hay que volver a acreditar la labor que un organismo como Aena puede tener en lo que es la gestión aeroportuaria. El señor Blanco, de forma consciente o inconsciente, está perjudicando la imagen de España y no sólo desde el punto de vista aeroportuario. Y el señor Blanco está actuando en contra no sólo de los intereses de España, sino del papel que España debería estar jugando en lo que es el concepto de Cielo Único europeo, en lo que es la responsabilidad de tener que pilotar una parte del espacio aéreo que no sólo comprende el territorio español, sino que también comprende Portugal, parte del norte de África y parte del océano Atlántico, como todo el mundo sabe y, por lo tanto, creemos que estamos en una deriva con consecuencias fatales. Porque nos puede conducir a una situación sin retorno en la cual hayamos dilapidado, no sólo un 'know how' y una forma de actuar que era la que tenía Aena, tanto en navegación aérea como en aeropuertos y, además, está provocando un proceso de desmembramiento a cambio de nada. Las valoraciones de activos que se están haciendo y que a uña de caballo se están tratando de justificar, conducen a dilapidar el patrimonio aeronáutico español.

“No hay más opción que aeropuertos rentables”

AA.- El secretario de Estado de Transportes acaba de decir este verano que en España “aún hacen falta más aeropuertos”. ¿Es eso cierto?

AAS.- Lo que sí es verdad, y eso hay que resaltarlo, es que a los ciudadanos hay que darles alternativas de movilidad en las mejores condiciones. Es decir, los ciudadanos españoles tienen unas expectativas que hay que cumplir, que son: que tengan una capacidad de moverse o bien por alta velocidad o bien por una autovía en condiciones buenas. Porque también el Gobierno socialista con la cantidad de bandazos y sectarismo ha hecho que los ciudadanos españoles no se encuentren en la misma condición. En estos momentos en España hay ciudadanos de primera, de segunda y de tercera en función de las infraestructuras que disponen, algunos sin justificación desde el punto de vista socioeconómico. Por lo tanto, la obligación de cualquier Gobierno, y es obligación del PP, será ofrecer a todos los ciudadanos la capacidad de movilidad en las mejores condiciones. Ahí habrá que matizar también que se utilice o se deje de utilizar. Pero en cualquier caso está claro que hay inversiones que se han realizado por este Gobierno en aeropuertos que no se pueden justificar.

AA.- ¿Contempla el PP, por ejemplo, una política más racional estableciendo criterios de mantenimiento de aeropuertos en función de otros modos de transporte más adecuados a determinadas distancias y otras circunstancias?

AAS.- Bueno, eso será ya decisión de quien le toque dirigir el Ministerio de Fomento en su día, que tendrá que establecer los criterios. Pero, hombre, evidentemente, parece que está ya bastante demostrado que en distancias inferiores a los 500 kilómetros la alternativa de un buen ferrocarril como el AVE no tiene discusión frente a un aeropuerto. La prueba la estamos teniendo tanto en Valencia como en Barcelona o incluso el aeropuerto de Sevilla que, evidentemente, dejó de funcionar en los niveles que lo estaba haciendo a partir de 1992 cuando se inauguró el AVE.

AA.- Parece ya un imperativo categórico que algunos productos políticos con denominación de origen -sean presidentes de Gobierno o ministros del ramo- preparen su aterrizaje de vuelta o retiro inyectando inversiones desmesuradas y desproporcionadas en los aeropuertos provincianos de su despegue inicial. ¿Mantendrá su partido esa política?



Aeropuerto de León.

“No es razonable invertir cantidades ingentes de dinero en un aeropuerto solo porque está en el sitio de nacimiento del presidente del Gobierno. Es una barbaridad”

AAS.- No es razonable que se estén invirtiendo cantidades ingentes de dinero sólo por la razón de que el aeropuerto es el sitio de nacimiento del presidente del Gobierno. Eso es una barbaridad. Ejemplos como el aeropuerto de León, el aeropuerto de Ciudad Real, el de Lérida, el de Huesca… son ejemplos que no se pueden sostener y, por tanto, ésas son instalaciones que en ningún caso pueden dar lugar a justificar no solo la inversión, sino incluso la explotación y por lo tanto, habrá que revisarlo.

AA.- ¿Cerrará el PP aquellos aeropuertos absurdos, inútiles y deficitarios, por no hablar de los fantasmagóricos, sin aviones ni pasajeros?

AAS.- No tiene sentido invertir en aeropuertos que están cerrados. Por lo tanto, ya lo hemos dicho muchas veces. Nosotros creemos que el “brake even” de un aeropuerto se puede conseguir a partir de 1.000.000 ó 1.500.000 de pasajeros al año y, por lo tanto, nosotros tendremos que darnos cuenta de que no hay más opción que aeropuertos rentables.

“El Gobierno ha entrado en una dinámica de entreguismo, claramente inconveniente para el Estado y las Autonomías”



AA.- ¿Cómo ve el papel de las Comunidades Autónomas españolas en el actual proceso de enajenación de Aena?

AAS.- En este campo la política nuestra está muy clara. Nosotros creemos que el Gobierno actual es un Gobierno muy débil y que, por tanto, no sabe establecer cuáles son las prioridades de los ciudadanos. Y evidentemente, está entrando en una dinámica de entreguismo que es claramente inconveniente no sólo para el Estado, sino incluso para las CC AA, que no están en disposición de gestionar lo que son competencias exclusivas del Estado, pero que pueden tener cierta razón a la hora de soportar la mala gestión por parte del Gobierno del Estado.

AA.- Haga su “fe de errores” en esta materia.

AAS.- Lo que estamos viendo es que hay un juego permanente por parte del Gobierno, tanto con las CC AA como con los ciudadanos, que lo que pone de manifiesto es la falta de capacidad de gestión, la falta de visión para solventar los problemas y, sobre todo, la falta de criterio a la hora de poder tranquilizar a las CC AA de que se va a poder gestionar con rectitud.

AA.- Justamente en el momento en que hablamos se halla reunida la Comisión Bilateral Gobierno-Generalitat con el futuro de los aeropuertos catalanes sobre la mesa de negociación. ¿Qué opinión le merece?

AAS.- No tienen sentido algunas de las actuaciones que están teniendo por parte del Ministerio. También es verdad que no ha tenido ningún sentido toda la política aeroportuaria de la Generalitat de Cataluña durante el Gobierno del tripartito. No ha tenido sentido alguno. Y se han creado unas expectativas absolutamente erróneas a la ciudadanía catalana y que ésta debería pedir explicaciones. Los catalanes deben exigir a su Gobierno saber qué ha pasado con Spanair. Hay una pérdida de más de 500 millones de euros que ha sido absolutamente ociosa, que no conduce a ningún sitio y que lo que ha generado ha sido una frustración a quien se había creído -nosotros advertimos que no era verdad- que con la compra de una compañía aérea el aeropuerto de El Prat se transformaba automáticamente en un hub. Bueno, pues los hechos han demostrado que era falso el planteamiento. Toda esa serie de errores que el nuevo Gobierno de la Generalitat ha tenido que heredar lo que demuestra es que se ha ido por un camino equivocado, tanto el tripartido de Cataluña como el Gobierno de España del señor Rodríguez Zapatero.

“Estamos viendo un juego permanente por parte del Gobierno que pone de manifiesto su falta de capacidad de gestión”

Los pedidos aumentaron un 89%

EADS obtuvo 109 millones de euros de beneficios en el primer semestre

EL consorcio aeroespacial europeo EADS registró en el primer semestre unos beneficios de 109 millones de euros, lo que representa un descenso del 41% con respecto al mismo periodo del año anterior, según informó la compañía.

En los seis primeros meses de 2011, los pedidos recibidos se elevaron a 58.100 millones de euros. La cartera de pedidos de EADS, situada en más de 453.000 millones de euros, sigue siendo una sólida base para futuras entregas. Los ingresos se han elevado a 21.900 millones de euros. El EBIT antes de partidas no recurrentes, de unos 720 millones de euros, se ha beneficiado de un buen comportamiento subyacente, especialmente en Airbus Commercial. El EBIT declarado se sitúa en 563 millones de euros.



"Nuestros resultados económicos del primer semestre de 2011 reflejan la fuerte demanda en el sector de la aviación comercial. En cuanto a pedidos, en el Salón Aeronáutico de París hemos batido récords, en especial gracias al A320neo. El reciente pedido histórico de American Airlines se añade a esta notable historia de éxito a medida que el fuerte ímpetu comercial continúe más allá de Le Bourget. Por otra parte, hemos ampliado nuestra cartera de servicios y nuestra presencia mundial con la adquisición de Vector Aerospace y hemos formulado una oferta para la compra de Satair A/S en Dinamarca", afirmó Louis Gallois, consejero delegado de EADS. "Evidentemente, la evolución de nuestros programas grandes merece la máxima atención de nuestro equipo directivo, especialmente respecto al A350 XWB", añadió.

En los seis primeros meses, los ingresos de EADS han aumentado un 8%, elevándose a 21.900 millones de euros frente a los 20.300 millones de euros del mismo semestre del pasado año. Este crecimiento se debe principalmente a efectos de volumen en Airbus Commercial y Astrium. Las entregas han continuado en un nivel elevado, con 258 aviones en Airbus Commercial, 205 helicópteros en Eurocopter y el 44º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. En los seis primeros meses, Airbus Military ha registrado unos ingresos de 412 millones de euros en el programa A400M.

El Beneficio Neto se sitúa en 109 millones de euros frente a los 185 millones de euros del pasado año. El resultado económico se sitúa en -366 millones de euros frente a los -109 millones de euros del pasado año.

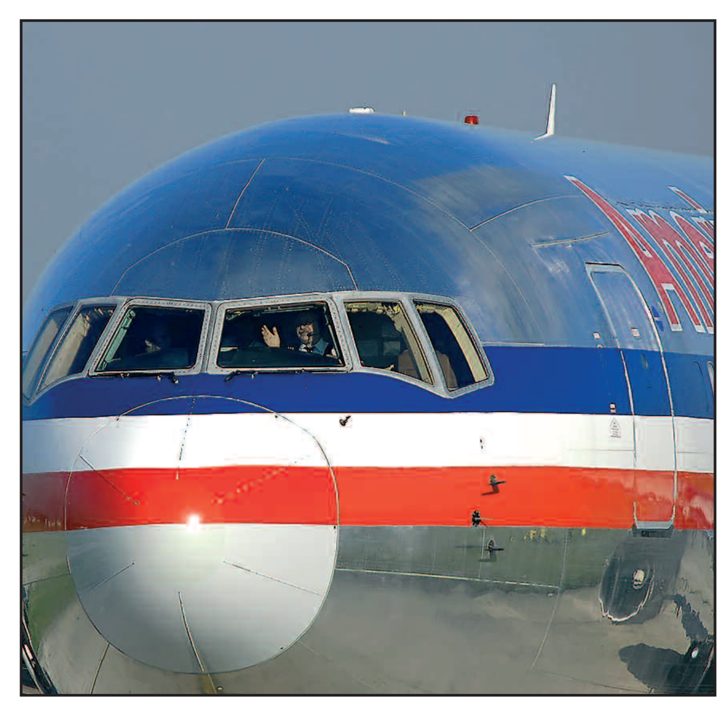
El contrato del siglo

American rompe su exclusiva con Boeing al dividir el mayor pedido de la historia

La compañía aérea estadounidense American Airlines ha roto con 25 años de exclusividad con la constructora aeronáutica norteamericana Boeing dividiendo el mayor pedido de la historia de 460 aviones entre el constructor aeronáutico europeo Airbus, que se lleva la mayor parte del encargo (260 aviones) y su rival estadounidense (200 aviones).

Desde 1987, American solo compraba aviones a la estadounidense Boeing, una exclusividad que se rompe ahora. El proceso de renovación de la flota comenzará en 2013 y durará hasta 2022. Además, se guarda la posibilidad de pedir 465 aviones más hasta 2025.

Boeing y Airbus competían por conseguir este voluminoso pedido de la compañía aérea estadounidense. La constructora aeronáutica europea Airbus quería acabar con el monopolio que su competidor norteamericano tiene como proveedor de American y para eso había armado un equipo de financieros y empresas de leasing que ayudarían a la filial de EADS a reunir casi 6.000 millones de dólares en financiación preferente. La constructora aeronáutica norteamericana había anunciado la víspera de conocerse la decisión de la aerolínea el pedido de 200 aviones de pasillo único con opciones de compra por otras 100 unidades más para acelerar así la renovación de su flota de aviones de pasillo único. El acuerdo -decía- incluye 100 aviones 737 Next-Generation con opciones sobre otros 40 más. Se esperaba cerrar el acuerdo en las próximas semanas, momento en el que será registrado como pedido firme en la página web de pedidos y entregas de Boeing.



Boeing de American Airlines.

Además, American Airlines se había comprometido a encargar una variante del 737 con nuevos motores más eficaces en consumo de combustible, pendiente de la configuración final del avión y la aprobación del lanzamiento del programa por parte del consejo de administración de Boeing. Este compromiso para adquirir 100 aviones y opciones sobre 60 más, es el primero de los muchos que se esperan para esta nueva versión. El avión estará equipado con motores LEAP-X de CFM International.

"Este acuerdo subraya nuestra intención de invertir en nuestra flota en beneficio de nuestros accionistas, clientes y empleados" afirmó Tom Horton, presidente de AMR Corp., la empresa matriz de American Airlines y American Eagle. "Los nuevos 737 Next-Generation jugarán un importante papel en la renovación de nuestra flota de pasillo único, compuesta por aviones más eficaces en el consumo de combustible y que ofrecen vanguardistas prestaciones a los pasajeros", señaló Boeing.

Por su parte, Airbus anunció en Dallas que American Airlines, filial de AMR Corporation, acababa de firmar un pedido en firme para la adquisición de 260 aviones de la ecoeficiente Familia A320 de Airbus. La aerolínea ha negociado una cláusula de flexibilidad en los plazos de entrega. Los modelos elegidos son el A319, A320 y A321, de los que 130 incorporan la nueva opción de motor (neo). Los 260 aviones irán equipados con Sharklets, los nuevos dispositivos aerodinámicos de mayor tamaño.

La elección del tipo de motor se realizará más adelante.





Éxito de las participaciones de Tecnatom en certámenes internacionales

Tecnatom, como empresa especialmente comprometida con el sector aeroespacial en España, ha sido promotora de la primera participación agrupada de empresas y de centros de investigación y desarrollo en el ferial JEC Composites Show Europe. Se ha logrado una representación acorde con la capacidad de nuestro país en este campo, triplicando la anterior presencia española en este certamen. El Pabellón quedó finalmente constituido por 16 expositores, que, de forma general, han confirmado su participación en las próximas ediciones.

Asimismo Tecnatom ha participado en el Pabellón de España del Salón Le Bourget, que, bajo la coordinación de la Asociación Española de Tecnologías de Defensa Aeronáutica y Espacio (TEDAE), ha reunido un total de 20 empresas. Asimismo, y ya de forma individual, Tecnatom también ha estado presente en los Aero Meetings, que tuvieron lugar en Kuala-Lumpur en Malasia.

En estos foros Tecnatom ha dejado nuevamente constancia de su elevada implicación con el sector, y de la excelencia técnica de sus desarrollos en sistemas de inspección de aero-componentes mediante aplicación de los Ensayos No Destructivos.





Nuevos suministros de Tecnatom en el mercado exterior

En la actualidad Tecnatom tiene comprometidos suministros en muchos de los países que están mostrando un mayor desarrollo en la industria aeronáutica. Muestra de ello son los suministros de sistemas de inspección mediante ultrasonidos, para el control de calidad en fabricación, en China a las empresas AVIC, COMAC y Hafei Airbus.

En Brasil , Tecnatom está desarrollando un nuevo sistema para la filial en este país de Alestis , y ha recibido la adjudicación por parte de la brasileña Embraer, en este caso en una planta en Portugal, de un nuevo sistema de inspección ultrasónica. Y muy recientemente se ha sumado una nueva adjudicación para otro sistema en el exterior, en este caso un nuevo suministro para la filial irlandesa de la empresa canadiense Bombardier.

Esta importante actividad en el exterior viene a consolidar el importante esfuerzo que Tecnatom ha venido realizando, en cuanto a reorganización de su estructura y organización, de modo que cuente con elementos que aseguren la capacidad de desarrollo e implantación con la máxima productividad, y la disponibilidad para atender los actuales sistemas, los que se van a entregar en breve y los futuros.



Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es